

Джереми Кларксон

РОЖДЕННЫЙ РАЗРУШАТЬ

Jeremy Clarkson

**DRIVEN TO
DISTRACTION**

ЧТЕНИЯ ДЮАРИСТОВ

Джереми Кларксон

РОЖДЕННЫЙ РАЗРУШАТЬ

Перевод с английского



Москва
2011

УДК 656.131+82-4
ББК 39.335.52+84(4Вел)
К47

Переводчики Яаков Синичкин, Вероника Дударева
Редактор Татьяна Темкина

Кларксон Дж.

К47 Рожденный разрушать / Джереми Кларксон ; Пер. с англ. —
М.: Альпина нон-фикшн, 2011. — 480 с. — (Чтения Дюаристов).
ISBN 978-5-91671-086-1

Новая книга Джереми Кларксона разрушает стереотипы. Всё, что вы знали о жизни и об автомобилях, лучше забыть. Просто прочтите книгу и окажется, что вы ничего не знали о Lexus IS 25, Mercedes ML 320, BMW М3 CS, Lamborghini Gallardo да и о Ford Focus. Да что там Ford Focus! Вы ничего не знали о Британии и ее нравах, о лондонской кухне и албанских эмигрантах, о войне в Ираке и московских миллионерах, об автомате АК-47, Стивене Фрае и изменении климата. Более того, выяснится, что вы ничего не знали и о самом Джереми.

УДК 656.131+82-4
ББК 39.335.52+84(4Вел)









Издание подготовлено при поддержке ООО «Бакарди Рус»

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу lib@alpinabook.ru.

ISBN 978-5-91671-79-3
(Серия «Чтения Дюаристов»)
ISBN 978-5-91671-086-1 (рус.)
ISBN 978-0-71-815554-4 (англ.)

© Jeremy Clarkson, 2009
© Перевод. ООО «Издательство “НОУ-ФАН”», 2011
© Издание на русском языке, оформление.
ООО «Альпина нон-фикшн», 2011

Содержание

Толстяк, спаси страну от пробок!	
 Renault Clio	13
Мечта мастера по уклонению от налогов	
 Nissan Navara	18
Шевели поршнями, води по-норвежски	
 Mercedes ML 320	23
Весельчак что надо!	
 Mazda MX-5	28
Умный проспится, француз — никогда!	
 Peugeot 407 Coupé	33
Колосс на глиняных ногах	
 Volvo C70 T5 SE Lux	38
Терри Воган в классе супермини	
 Fiat Grande Punto	43
Индустрия развлечений на колесах	
 Mercedes-Benz S 500	49
Если подумать, это большая ошибка	
 Mercedes-Benz R-class	54
Отличный способ отпугнуть девушек	
 Lexus IS 250	60
Вопль (ваш!) на скорости 200 миль в час	
 Koenigsegg CCX	65

Джереми Кларксон

Хватай скорее, пока они все не испортили 🚗 BMW M3 CS	71
Отличная идея для Marks & Sparks 🚗 Mazda 6 MPS	76
Секс, но не такой, как мы думали 🚗 BMW Z4	82
Видишь его позади — сразу уступай дорогу 🚗 Volkswagen Transporter T30 TDI 174 Sportline	87
Крепи мечту, понтырщик 🚗 Audi TT 2.0T	93
Нарушить закон? Нет проблем! 🚗 Peugeot 207	99
Теперь и богачи смогут позволить себе машину 🚗 Maserati Quattroporte	105
Когда он сломан, вы можете еще больше восхищаться им 🚗 Aston Martin DB9 coupe	111
Он лучший, но с большим подвохом 🚗 Porsche 911 Turbo	116
У этого гибридного трюка все же есть смысл 🚗 Lexus GS 450h SE-L	121
Эй, епископ Кайфолом, я нашел святой Грааль! 🚗 Ford S-Max 2.5 Titanium	127
Только не смейтесь! 🚗 Nissan Micra C+C Essenza	132
Клевая милашка, ты украла мое сердце 🚗 Lamborghini Gallardo Spyder	137
Экскаватор круче 🚗 BMW Z4 M coupé	142

Моя любимая машина? Спросите что полегче	147
Прошу прощения, но это неприлично 🚗 Overfinch Range Rover SuperSport	153
Дело всей жизни — найти недостаток 🚗 Audi RS4	158
Выглядит как Bentley, едет как тюфяк 🚗 Chrysler 300C CRD Touring	163
Мерзость под капотом 🚗 Volkswagen Phaeton	169
Детка, ты просто гнусная динамщица 🚗 Audi S6 Avant	174
Сделаем вид, что ничего не отвалилось 🚗 Jaguar XKR coupé	179
Новый чемпион «Формулы Идиотов» 🚗 Renault Clio Sport 197	184
Долой тоску зеленую! 🚗 Alfa Romeo Brera Coupé V6	189
Представьте, что это похудевший Golf GTI 🚗 Volkswagen Polo 1.8 GTI	195
Тот случай, когда я порекомендовал бы более медленную версию 🚗 Audi TT V6 quattro	200
Последний бой. Замедленная съемка 🚗 Land Rover Defender 90 Td5 Station Wagon	205
Лучше, чем Mini — считай, из Британии 🚗 Suzuki Swift Sport	211
Затерян на планете Девон с грудой металлолома 🚗 Volkswagen Golf GT TSI	216

Джереми Кларксон

Хватай скорее, пока их не запретили

🚗 Ferrari 599 GTB Fiorano 221

Очень умно. Для собаки

🚗 BMW 335i SE Coupé 226

Молитва богу адского огня

🚗 Volvo XC90 V8 Sport 231

Обогнать всех — легко

🚗 Mitsubishi Evo IX 236

Дурнушка Бетти, я хочу от тебя детей

🚗 BMW M6 convertible 241

Довольно грустить, пора снова поиграть

🚗 Peugeot 207 246

Тот случай, когда сила — зло

🚗 Megane Renaultsport 230 F1 Team R26 252

Когда не пищит, можно ехать

🚗 Lexus LS 460 SE-L 257

Если все в порядке... нет,
все равно надо исправить!

🚗 Mini Cooper S 262

На этой машине я спас ребенку жизнь

🚗 Bentley Continental GTC 267

Безумная, ужасная и абсолютно восхитительная

🚗 Lamborghini Murciélago LP640 272

Полный газ — зеркало — поворотник —
обезболивающее

🚗 Fiat Panda 277

Невероятно, но факт: луч света в темном царстве

🚗 Ford Focus CC-3 282

Лишь бы не хетчбэк 🚗 Nissan Qashqai 2.0 Tekna (4×4)	287
Мелвин-Брэгги наступают! 🚗 Audi S3	292
Мощь максимальная, надежность средняя Opel Corsa VXR	297
Новое слово в автомобилестроении: драндулет 🚗 Honda Civic Type R	303
Так комфортабельна, что, переехав что-то, вплоть до лисы средних размеров, даже не заметишь 🚗 Audi R8	308
С тобой далеко не уедешь, солнышко 🚗 Mitsubishi Outlander Elegance	313
Хорошие и плохие новости для среднего британца 🚗 Ford Mondeo Titanium X	319
Я, Грейс Келли и романтическое приключение в итальянском стиле 🚗 Ferrari 275 GTS (1964)	325
Дорогая, я все тебе прощу 🚗 Aston V8 Vantage Roadster	331
Пока ты на этой машине, ревнителю правил от тебя не отстанут 🚗 Mercedes C 280 Sport	336
Простите, но этот кабриолет безнадежно нормален 🚗 BMW 335i SE с откидным верхом	341
На прощанье поцелуйте свои колени, «зеленые» 🚗 Reva G-Wiz DC	346

Джереми Кларксон

- Пожалуйста, тише, входит новый король дороги
🚗 Mercedes-Benz CL 600 351
- Кларксон провел отпуск в Оттаве,
арендовал хитрый Dodge и «оросил Райский сад
600 галлонами адреналина»
🚗 Dodge Grand Caravan 355
- Не называйте ее уродливой,
зовите почти идеальной
🚗 Skoda Roomster 361
- Такса с хваткой ротвейлера
🚗 Ascari A10 367
- О да, это чемпион притворства
🚗 Volvo XC70 SE Sport 372
- Главное — прибытие
🚗 Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe 377
- Экстрим в домашних тапочках
🚗 Maserati Quattroporte Executive GT 382
- Может, я и туплю, но она мне нравится
🚗 Fiat Bravo 387
- Пистолет в ящике викторианского комода
🚗 Jaguar XJR 4.2 V8 Supercharged 392
- Мститель, бьющий дилеров по больному месту
🚗 Volvo S80 SE Sport 398
- Купить внедорожник, живя в городе, —
все равно что месяц не снимать презерватив
ради одного удачного дня
🚗 BMW X5 403
- Люкс без лоска
🚗 Volkswagen Phaeton 408

Держись подальше от реальности, моя прелесть 🚗 Mazda2	413
За мной, святой отец, в красную зону 🚗 Mazda CX-7	418
Для убийцы с топором как-то мягковато 🚗 Subaru Impreza 2.5 WRX	423
Туалет с турбонаддувом? Спасибо, не надо 🚗 Mini Cooper S Clubman	428
Назад, во времена дикой юности 🚗 BMW 135i	433
Рассказ натурала	438
«Симпсоны»: разговор за обедом	443
Как я был пиратом на суперяхте	448
Джереми в тылу врага	454
Нельзя ли как у красных?	465
Я помешан на космосе	471

Толстяк, спаси страну от пробок!

Renault Clio

Итак, загадочное Дорожное агентство в очередной раз заявило, что наилучший способ поскорее добраться туда, куда вам нужно, — ехать как можно медленнее. На первый взгляд кажется, что это утверждение лишено смысла. Но это чистая правда — если, конечно, вы убежденный последователь учения Маркса и Ленина.

Дорожное движение будет идеальным, если все будут мирно катиться на своих «ладах» к месту работы куда-нибудь на Народный тракторный завод № 37 с предписанной государством скоростью 60 километров в час. Особенно если государственное радио в это время играет умиротворяющие песни, а Народные дорожные работяги не перегородили пару полос, чтобы спокойнее было сидеть в своей будке, пить водку и резаться в карты.

К несчастью, такой социализм недостижим, потому что в реальной жизни дорожные рабочие всегда норовят перегородить большую часть дороги и удалиться в будку на партию в вист. Потому что всегда найдется субъект на дорогой машине — обычно это бывает BMW, — который думает, что если он будет вилять и протискиваться, то доберется до места несколько быстрее. А почему бы и нет? Если бы он не вилял и не протискивался по жизни, то вряд ли заработал бы на такую крутую тачку.

Есть и другой вид водителей, обычно на подержанных Peugeot, которые едут так, как будто подключены к сети пере-

менного тока. У них не получается держать одну и ту же скорость, поэтому они доползают до впереди идущего автомобиля и резко тормозят. И так до бесконечности. Такие люди, на пару с субъектом на бумере, заставляют змеящийся по дороге железный поток дергаться и терять скорость. Из-за таких людей великая социалистическая идея и терпит крах.

Для того чтобы защитить великую ленинскую теорию организации дорожного движения в идеальном мире от парней на Peugeot и BMW, злое Дорожное агентство выдумало новую систему централизованного контроля движения, которая призвана задушить в зародыше любые проявления индивидуализма на трассе.

В наши дни люди в бункерах, вооруженные сенсорами и всевозможными компьютерными хитростями, могут при желании изменять ограничение скорости и включать дорожные видеокамеры, чтобы выявлять и наказывать нарушителей. К сожалению, это тоже не работает. Однажды я ехал по трассе M25¹, и пока проехал 20 миль, ограничение скорости успело измениться 11 раз. Без всякой видимой причины.

Чтобы сделать жизнь участника движения еще приятнее, светящиеся табло, установленные на обочинах специально, чтобы донести до всех и каждого послания с Даунинг-стрит, заодно информируют водителя и об ожидающих его на дороге проблемах и препятствиях. Которых, как правило, на самом деле нет. «Внимание! Консерваторам верить нельзя!», «Сначала думай, потом пей!», «Эффективность работы повышается, если делать перерывы». И, разумеется, «Впереди пробка».

Нет там никакой пробки. Просто сенсор заметил человека на подержанном Peugeot, который в очередной раз резко затормозил. Сенсор рассудил, что для этого должна быть какая-то причина, что, разумеется, вовсе не так. Вводится дополнительное ограничение скорости, а табло сообщает, что на-

¹ Трасса M25 — кольцевая дорога вокруг Лондона, очень загруженная и поэтому постоянно перестраиваемая и расширяемая. (Здесь и далее прим. переводчиков.)

чалась забастовка пожарников и поэтому надо ехать осторожнее, пока КГБ не притащит их обратно на работу.

Кстати, это мое любимое сообщение на табло. Оно позволяет надеяться, что, как только пожарники вернутся на работу, мы тут же получим сообщение, разрешающее ехать как попало.

Вам может показаться, что такое нагромождение помех изобрели специально, чтобы водитель вконец запутался и превысил скорость, проезжая камеру. Как-никак, это £60 штрафа, идущих в государственную казну. Ничего подобного! Согласно последним данным, в Британии 6000 дорожных камер Gatso заработали за год £110 миллионов, однако чистая прибыль от них составила всего каких-то £12 миллионов. Меньше того, что правительство получает в виде налогов с некоторых граждан вроде сэра Энтони Бэмфорда¹.

Таковы факты. Невозможно с уверенностью утверждать, что камеры спасли хотя бы одну человеческую жизнь, зато есть множество свидетельств, что не спасли ни одной. Они просто заработали немного денег, которые государство все равно потратило на собственную неэффективность. Неэффективность, которую мы каждый день наблюдаем на дорогах. Бессмысленные ограничения скорости, особенно когда поблизости бродят Народные землекопы, размышляя, не вырыть ли ямку. Идиотские сообщения и предупреждения о грозящих впереди опасностях, словно сочиненные писателем вроде Алистера Маклина². Или Пирса Моргана³.

¹ Сэр Энтони Бэмфорд — глава компании JCB, производящей бульдозеры. Его личный капитал на 2008 г. составил £1 950 млн. Кроме того, Энтони Бэмфорд известен как один из первых коллекционеров автомобилей Ferrari.

² Алистер Маклин (1922–1987) — британский писатель, классик детективно-приключенческого жанра, многие книги которого экранизированы Голливудом (последний раз в 1995 г.).

³ Пирс Морган — знаменитый британский журналист и телеведущий, с 1995 по 2004 г. — главный редактор издания *Daily Mirror*, в котором была опубликована статья о личной жизни Джереми Кларксона, автора этой книги. Это, а также заявления Пирса Моргана о том, что Джереми не сам пишет свои колонки, стали причиной их скандальной ссоры в марте 2004 г.

Что же делать? Вот недавно «большая белая надежда» консерваторов Дэвид Кэмерон принял несколько необычных кадровых решений. Зак Голдсмит был привлечен партией, чтобы улучшить ее экологические характеристики. Более того, с задолженностью стран третьего мира попросили разобраться Боба Гелдофа. Так почему бы не пригласить меня решать проблему дорожного движения? Да потому, что мое решение будет простым! Надо всего-навсего убрать светящиеся табло. А вместо них поставить снайперов, чтобы они убивали наповал всех, кто перестраивается без причины и тормозит без нужды.

Я бы также хотел получить особые полномочия для взаимодействия с тем, кто недавно распорядился перекрыть Оксфордскую кольцевую дорогу¹, чтобы некто выкопал на обочине яму и затем бесследно исчез. Эти особые полномочия должны в данном случае включать применение недозволенных методов.

Затем можно подключить PR-технологии. Распространить сообщение, что 3200 жертв в год — это, конечно, много, но не слишком. С 30 миллионами автомобилей на дорогах это и неудивительно. А потом наконец сесть и заняться решением реальной проблемы. Чтобы справиться с пробками, не нужно замедлять скорость потока. Нужно ее увеличивать.

И вот тут нельзя не вспомнить о новом Renault Clio. Нужно сказать, что, за исключением скоростных моделей, старый мне никогда не нравился. Нет, у него были прозрачные окна и даже какие-то колеса. Но нельзя было отделаться от ощущения, что он вот-вот развалится. И он почему-то выглядел ужасно толстым. Как будто едешь на одышливом толстяке.

Новая версия значительно стройнее снаружи и солиднее внутри. В салоне так много приятного на ощупь пластика, загримированного под кожу, что почти верится, что ты в немецкой машине.

К сожалению, перегруженный всякими роскошными наворотами, Clio стал настоящим тяжеловесом. Он больше не вы-

¹ Оксфордская кольцевая дорога — кольцевая дорога вокруг Оксфорда, имеющая по две полосы в каждом направлении.

глядит одышливым толстяком. Но весит столько же. Вернее, на 130 кг тяжелее старой модели.

И вот тут-то начинаются проблемы. Фирма Renault не продвинет машину на рынке, просто заявив «Привет всем! У нас тут новая модель, она тяжелее старой, поэтому требует больше топлива!». Поэтому, чтобы заставить ее съедать поменьше, пришлось снизить мощность двигателя. Ну а чтобы машина при этом не ползла как черепаха, они, надо полагать, уменьшили передаточное число.

И вот перед вами автомобиль, который весит как немецкий гранит, а на скоростной магистрали рычит как немецкий тюремщик. ГРРРРРРРРРРРРРРРР!

Съезжая с магистрали, он снова становится французом. Такую разболтанность рычагов и ручек не найдешь ни у VW Polo, ни даже у Ford Fiesta. Коробка передач вялая, как вареная медуза, руль люфтит. Не самое приятное ощущение — обнаружить под чеканной тевтонской внешностью расхлябанную внутренность. Как те шоколадки с ликером. Не успеешь надкусить твердую оболочку, как начинка уже стекает по твоей рубашке.

Впрочем, для студента это, пожалуй, неплохой вариант. Со стороны Clio кажется дешевой, практичной и до смешного безопасной машиной — как раз такой, какую покупают своему чаду заботливые родители для поездок в университет. А между тем водить его на скорости — одно удовольствие.

Как только вы вдавливаете педаль газа, все навороты ожидают. Мне настолько же понравилось быстро ездить на ней, насколько не понравилось ездить медленно.

Так вот, это и есть решение транспортных проблем Британии. Тем, кто еле тащится по дороге, этот автомобиль покажется непродуманной помесью плохо сочетающихся функций. А те, кто едет на работу будто и в самом деле туда хочет, получат море удовольствия и заодно выполнят важную общественную задачу.

Мечта мастера по уклонению от налогов

Nissan Navara

Не хотел бы я быть рыбаком, бороздящим на траулере тошнотворный океан в поисках рыбы, которую испанцы уже поймали, сварили и съели. И уж точно не хотел бы я быть грузчиком, обдирающим собственные пальцы в попытке втиснуть диван толстой теткой в слишком узкий коридор.

Но меньше всего хотел бы я быть пиарщиком. Конечно, пиарщик работает на больших людей и может сделать клоуна премьер-министром, но в этой работе нет никаких реальных критериев успеха. Можно ли сказать, что iPod завоевал мир благодаря хорошему пиару, а Sinclair C5¹ провалился из-за того, что пиар был недостаточно хорош? Может, и да. А может, и нет. Удел пиарщиков — сомнительная серая зона между слепым случаем и надежной рекламой.

Теоретически предполагается, что пиарщик повышает информированность и формирует общественное восприятие. Но на самом деле вся ваша работа — приглашать разных журналистов и диджеев с радиостанции на ланч, стараясь не выглядеть расстроенным, когда те не являются.

Неделями вы пытаетесь протащить упоминание о ванночке для ног, которую рекламируете, хоть в какую-нибудь публика-

¹ Sinclair C5 — электротрицикл, транспортное средство на электрических батареях. Развивает скорость до 24 км/ч, поэтому не требует наличия водительских прав. Разработано в Великобритании в 1985 г., но, несмотря на достаточно живое обсуждение в прессе, стало одним из крупнейших коммерческих провалов.

цию, пусть самую маленькую и незаметную. И скачете от восторга, когда после 20 телефонных звонков, намек на легкий секс и шести переписанных пресс-релизов обнаружите свой товар упомянутым на четырнадцатой странице журнала. В статье о финансовых услугах.

Но все совсем по-другому, если вы работаете в пиар-отделе автомобильной компании. Потому что здесь вам не приходится умашивать журналистов. Тут все наоборот.

А дело вот в чем. Обычно начинающий автомобильный журналист получает меньше £15 000 в год, то есть к концу недели уже едва наскребает денег на еду. При этом каждую неделю к его дому доставляется новая машина с полным баком и страховкой.

Более того, дважды в неделю он летает первым классом или на частном самолете куда-нибудь во Флоренцию или Токио и там располагается в 38-звездочном отеле, обедаясь деликатесами и запивая их освежающими винами.

Назавтра, поездив на новой машине по каким-нибудь красивым местам, он съедает ланч по £150 на нос и отправляется частным самолетом домой, прижимая к себе хорошенький подарок. Ноутбук, например, или какой-нибудь дорогой чемодан.

Разве захочет он перестать чувствовать себя Элтоном Джоном, что неизбежно произойдет, скажи он что-то не то о машине, на которой только что ездил? Вы бы захотели? И не лезли бы из кожи вон, чтобы попасть-таки в список приглашенных на следующую Большую Халяву? Пиарщики автомобильной промышленности прекрасно знают это. Они знают, что парадом здесь командуют именно они. И еще они знают, что у них хватит денег на то, чтобы каждой новой машине было посвящено по развороту во всех журналах и газетах, как бы скучно это ни было.

Вот почему эта работа — одна из лучших в мире. Утомительное сочинение пресс-релизов вы сваливаете на какого-нибудь писаку-неудачника, а сами весь день, поедая виноград, расска-

зываете журналистам, что если они хотят сфотографировать новую машину до запуска, то должны больше подлизываться.

Вы мне не верите? Тогда попробуйте с утра позвонить в Porsche или BMW и попросить к телефону представителя пресс-службы, и — я гарантирую это — весь день вас будут гонять между автоответчиком и голосовой почтой.

Мой любимый пиар-менеджер из автомобильной индустрии — девушка, которая работает на Nissan. Впервые мы встретились на записи передачи *Top Gear*¹, когда она выскочила из аудитории с обвинениями по поводу моей не очень благожелательной статьи о Z350. Время и место были не самыми подходящими, я предложил ей уйти, и теперь ни один представитель автомобильной промышленности не допускается в ангар или на трек, откуда мы ведем передачу. Будь моя воля, я бы вообще запретил им въезжать в Суррей².

Другой раз на церемонии награждения *Top Gear* она намекнула, что я не сам пишу заметки в газетную колонку, которая выходит под моим именем. Что ж, дорогуша, надеюсь, вы уже поняли, что пишу я их действительно сам.

Теперь же, по закону подлости, я как раз работаю над статьей о пикапе Nissan. Получить машину было не так-то просто. Обычно, когда мне нужно описать автомобиль, я просто звоню и прошу предоставить мне образец. Но представители Nissan заупрямились, стали жаловаться, что доставка машины в Рождество слишком дорого им обойдется. Кстати, не очень понимаю почему. Наверное, пиарщики просто сами хотели поездить на демонстрационных пикапах во время двухнедельных каникул.

И что, вообще, за странное желание — ездить на пикапе? Этого я тоже не могу понять. Пикапы в мире машин — это как мексиканская кухня в мире кулинарии. Они, конечно, существуют, и даже весьма популярны в Техасе... Вот и все.

Подозреваю, дело тут в каких-то налоговых преимуществах. Если ваша компания зарегистрирована как плательщик НДС

¹ *Top Gear* — передача об автомобилях на BBC.

² Суррей — графство в южной Англии.

и при этом вы используете в работе пикап, то можете получить возврат налога. Более того, из налогов вы платите только годовой фиксированный налог £500 в год, тогда как с обычной машиной налог зависит от того, насколько вы способствуете глобальному потеплению. А сотрудники, едущие на пикапах, вообще не платят никаких налогов, даже если ездят на казенном топливе в выходные.

Безусловно, будь вы бухгалтером, вы бы тут же пересели на пикап. Но обычному человеку, уж извините, до такой степени экономить на налогах — это идиотизм.

Нет, правда. Это как переехать в Андорру или Бельгию, только чтобы сократить налоги. Зачем? То есть неужели вы пойдете грабить банк, чтобы, выйдя через какое-то время из тюрьмы, иметь кругленькую сумму на мелкие расходы? Ведь нет же? Но ведь фактически вы сделали бы то же самое, переехав в такое унылое и неприветливое место, как Андорра. И то же самое вы делаете, садясь в пикап.

Пикап относится к грузовикам, потому что это и есть грузовик. Ну да, в пикапе могут быть кожаные сиденья и CD-плеер, но это все равно что картины на стенах коровника. Коровник остается коровником.

Nissan Navara Adventura, на котором мне довелось поездить, имел дворники с датчиком дождя, круиз-контроль, связь Bluetooth, мобильник с голосовым управлением и спутниковую навигацию. А еще пять кожаных сидений и ворсистые коврики. Но внизу у него были листовые рессоры, прямо как у воловьей повозки какого-нибудь китайского фермера.

Так что езда в этой машине наряду со средневековым комфортом обладает равновесием и особым стилем катящегося с горы валуна. Да и тихим этот агрегат вы вряд ли назовете. Разве что зарабатываете на жизнь тестированием дробовиков. В дробильном цеху.

Не отличается эта машина и управляемостью. Пытаясь припарковаться на пространстве, где и Hummer бы затерялся, через полчаса я сдался, чем немало повеселил охотников за скид-

Джереми Кларксон

ками, прибывших в город на распродажу. Воистину, Nissan Navara заставляет представить себя за рулем самосвала.

Но если вы готовы смириться с этими недостатками, если вам действительно очень нужен пикап для работы или каких-то акций в духе неоконсерватизма, то этот автомобиль весьма неплох. Хотя производится машина в Испании, ее механика надежна, а полный привод позволит выбраться из любой грязи.

Более того, дизельный двигатель Nissan Navara эффективнее, чем у любого из главных конкурентов. А кузов этой машины более вместим и снабжен всякими хитрыми приспособлениями, не дающими грузу болтаться туда-сюда. Так что, пожалуй, она лучшая в своей подгруппе.

Признайтесь, вы удивлены. Никаких вам бесплатных чемоданов, никаких полетов первым классом, никаких связей с пиар-отделом — и все же положительное заключение.

Как бы.

Шевели поршнями, води по-норвежски

Mercedes ML 320

В Норвегии мой мочевого пузыря пошел ко всем чертям. Обычно я могу выпить не меньше пинты, не выходя в туалет. Но здесь, в стране лосей и вечной мерзлоты, стоит такой адский холод, что мне пришлось проводить у писсуара почти все свободное время.

Прошу простить за неаппетитные реплики, но, между прочим, от холода съезживался не только мой мочевого пузыря. Жизнь сильно осложняется, когда на тебе кальсоны, джинсы и толстая непромокаемая куртка.

Вот такие норвежские ужасы. Вообще-то, на первый взгляд эта страна кажется холодной черно-белой версией Британии. Та же североευропейская деловитость, то же чувство юмора, а в центре города полно вандалов, которые мечтают исцарапать твою машину. Я пробыл там 10 дней и получил море удовольствия.

Но, несмотря на видимость обыденности, здесь можно запросто свихнуться. Для начала попробуйте прочесть их дорожные указатели! Норвежский язык не похож ни на что. Как-то не верится, что он мог развиваться сам или прийти из других мест. Норвежский это вам не какой-нибудь сплав диалектов, европейская смесь звуков и выражений. Я бы сказал, что он происходит от шума, производимого лосями.

Например, я почти сразу узнал, что «парковаться» по-норвежски будет «паркеринг». Но с другими словами это не работает. Например, «говорить» по-норвежски вовсе

не «говоритеринг». И если вы скажете, что хотите «естеринг» или «питеринг», то вас просто не поймут.

Видимо, все потому, что на этом отмороженном севере ты вынужден проехать 500 миль в поисках пива, а найдя его, заплатить почти £500. И особой приятности вечеру придает то, что здесь нельзя пить на улице и курить в помещении. Мне приходилось все время стоять в дверном проеме, промерзая насквозь.

Вы, наверное, думаете, что в Норвегии все знают английский. Конечно, большинство норвежцев его и правда знают — даже группа A-ha. Но есть и исключения. Недавно в горной деревушке я спросил у хозяина кафе, где здесь туалет, а он в таком ужасе отпрянул от меня, что я подумал: наверное, «туалет» по-норвежски значит «слышь, тролль, у меня пушка, так что гони все деньги, дубина, не то пристрелю».

Языковыми трудностями можно объяснить и тот факт, что в моей гостинице над кроватью была прибита раскладная белая доска — из тех, на которых пишут маркером. Так что постоялец при помощи схем и первобытных рисунков может объяснить подруге, что собирается делать дальше.

Не могу представить, чтобы эта доска была нужна для каких-то серьезных совещаний, потому что за всю историю человечества вклад Норвегии в мировые технологии ограничился ножом для сыра и канцелярской скрепкой. Только Австралия ухитрилась дать миру еще меньше — вращающуюся сушилку для белья. И все.

В общем, секс, общение, курение и выпивка в этой стране сопряжены со множеством проблем. Остается только гулятеринг. Притом что, хотя 2006 год в тех краях, к ужасу экологов, выдался аномально теплым, на курорт это все равно не было похоже — в Лиллехаммере, например, было -9.

А это означает, что все улицы покрыты толстым слоем льда. Чтобы гулять по нему, нужна особая походка. Когда-то у группы Bangles была песня «Египетская походка». Думаю, они вполне могли бы назвать это «Норвежской походкой».

Так вот, сначала нужно осторожно поставить ногу и слегка подвигать бедрами. Убедившись, что нога никуда не уезжает, можно перенести на нее вес тела. И только потом оторвать от земли вторую ногу. Я называю это «походкой Элвиса», и она работает безотказно. Во вторник, например, я не упал вообще ни разу.

При таком необычном способе ходьбы понятно, почему в Норвегии нет толстяков. Ни одного. Но все еще непонятно, почему в Норвегии нет автомобилей.

Нет, правда! Однажды вечером в Лиллехаммере я вышел на воздух покурить. Я стоял на одной из центральных площадей, этакой местной Пикадилли-серкус, и мимо меня не проехала ни одна машина. Более того, я не видел ни одной припаркованной машины. Жуткое ощущение. Как будто над городом пронесся сам Джонатан Поррит¹ на своем гигантском пылесосе.

Впрочем, может быть, это все потому, что вождение в Норвегии тоже требует специальных навыков. Если бы у нас в Британии выпала хотя бы десятая часть тамошнего снега, страну парализовал бы «снежный хаос». Полиция настоятельно рекомендовала бы всем сидеть по домам и садиться за руль только в том случае, если от этого зависит жизнь Ее Величества.

Даже главные магистрали Норвегии укрыты снегом. Что уж говорить о второстепенных — они похожи на сногшибательный ледяной каток, политый жидким мылом и усыпанный банановой кожурой.

Вы, наверное, подумали, что все норвежцы ездят на внедорожниках. Не ездят. За десять дней я не видел ни одного. А все потому, что Land Rover Discovery, например, стоит здесь больше £100 000. Так что приходится покупать обычный автомобиль с одной ведущей осью... и справляться.

Чтобы помочь вам в этом, скорость ограничили чуть ли не до 4 миль в час и понатыкали везде контрольных видеока-

¹ Джонатон Поррит — британский эколог и общественник, видный борец с глобальным потеплением.

мер, испускающих ослепительный красный свет такой силы, что кажется, с капота машины готова слезть вся краска. В этой стране за превышение скорости не лишают прав. Лишают зрения.

Однажды такая камера сработала, когда я ехал ночью в метель, — и мне показалось, что я въехал прямоком в галлюцинацию. Я настолько растерялся, что вынужден был остановиться и передать управление коллеге. Что было очень досадно, поскольку мы ехали на новом Mercedes M-class, и он мне очень нравился.

Предыдущая модель была ужасна. Ее разработали незадолго до того, как фирма BMW повысила ставки, выпустив новые Range Rover и X5. А собирали ее в Алабаме, где люди привыкли собирать хлопок, а не сложную технику, и она вышла вульгарной, непрактичной и старомодной. Неудивительно, что в обозрении за 2004 год она не поднялась выше последнего места. Это был самый плохой автомобиль, который можно купить за деньги.

Совершенно очевидно, что концерн Mercedes не захотел наступать на эти грабли дважды. Поэтому рабочим запретили пить спиричуэлс и велели заняться делом, а дизайнеров проинформировали о том, что на дворе 2005 год, а не 1956-й.

В результате новая машина выглядит отлично, сделана на совесть и вообще ведет себя как Mercedes, а не как трактор со стеклоподъемниками.

Хочу, однако, уточнить пару моментов, прежде чем вы побежите к местному дилеру, размахивая чековой книжкой. Во-первых, эта машина не продается в семиместном варианте, увы. Ну а второе, конечно, цена. Вас попросят заплатить минимум £36 700 за сам автомобиль, а потом, нарушая все правила приличия, сдерут еще £1 320 за какую-то штуку, которая называется «пакет Off-Road Pro».

Это как если бы вы заплатили £50 за обед, а потом еще отдельно за нож и вилку. Кроме того, в пакет входят разные дифференциалы, что очень даже хорошо, и пневматическая подве-

ска, что совсем не хорошо. Одно без другого взять невозможно. Низя — и все тут.

Впрочем, на вашем месте я бы не стал заморачиваться ни с тем, ни с другим. Не польстился бы я и на пакет «Off-Road Exterior Styling» за £270. Все, что вы за них получите, — это защита нижней части автомобиля, которой вы все равно не видите, и хромированная решетка радиатора, с которой вы будете похожи на наркодилера.

Однако самое ужасное, что есть в этой машине, это рычаг коробки передач. Он установлен на рулевой колонке! Такая система распространена в Америке, где подростки любят смотреть кино, сидя в машине и прижимаясь друг к другу. А в Европе она не популярна, потому что мы предпочитаем выйти из машины, чтобы посмотреть фильм. И заняться сексом.

Обидно. На машины, предназначенные для Европы, Mercedes устанавливает держатель для чашки меньшего размера. Так что, нельзя установить и европейский рычаг переключения передач? Нет, я не хочу сказать, что, когда рычаг на рулевой колонке, он хуже работает. Просто это еще одно свидетельство ползучего американского империализма, который тихой сапой пробирается везде и всюду. Как сказал мне один водитель такси в Сан-Франциско: «Скоро весь мир будет играть в американский футбол, а соккер забудут ко всем чертям».

Таким образом, мои ощущения от Mercedes M-class такие же, как и от Норвегии. Надежно, практично, очень мило, но слишком дорого и странно.

Весельчак что надо!

Mazda MX-5

Понятно, что можно пройти пешком, если у вас сломалась машина или вы слишком пьяны, чтобы сесть за руль. Или в крайнем случае, если вы отправляетесь недалеко — в ближайший бар, например. Но ходить пешком ради удовольствия — это просто смешно.

Тем не менее каждый уик-энд самые обычные люди выходят на прогулку, поразмяться после обеда. Некоторые, чтобы быть поближе к природе, отращивают бороды и надевают яркие анораки. В результате средневековая сельская культура пеших прогулок превратилась в доходное дело. А где большой бизнес, там и умники-технари.

Недавно, отправляясь в пустынную снежную Норвегию на съемки передачи *Top Gear*, я взял с собой пару кожаных ботинок, которые служили мне верой и правдой много лет. Они, правда, немного скользят на сыром камне и промокают со скоростью туалетной бумаги, но зато крепкие, удобные и неплохо смотрятся.

Однако наш администратор, решив, похоже, что мне вообще не в чем выйти на улицу, купил мне какие-то ультрасовременные бутсы. Видит Бог, они были ужасны: большие, оранжевые, все в каких-то лейблах. В общем, как раз такие, за которые можно поплатиться жизнью в тюрьме Лос-Анджелеса.

Изделие из гортекса, который на 25% лучше «дышит» (лучше чего, хотел бы я знать), на подошве типа «улучшенное шасси» с полуавтоматическими шипами, и все это под совершенно нелепым названием вроде GTXX или V-Max. Может,

я и согласился бы это надеть — если бы речь шла о жизни моих близких. Или если бы, проснувшись утром, вдруг обнаружил, что каким-то непонятным образом попал в клип группы So Solid Crew¹.

Как бы то ни было, сама мысль о том, что я могу по собственной воле обуться в то, что сделано по принципам производства мотоциклов, показалась мне просто смешной. Этого не может быть, потому что этого не может быть никогда.

Но это все же произошло. Просто уже через час мои крепкие кожаные ботинки промокли насквозь. Мне было холодно и мокро. И у меня не было выбора. Умоляя оператора не снимать мои ноги, я обулся в новенькие GTXX фирмы Salomon на полуавтоматическом рифленом ходу.

Первой проблемой было то, что благодаря всем этим наворотам в подошве мой рост подскочил со 195 см до 2,5 м. Но на этом проблемы и закончились. Эти ботинки стали для меня откровением. Легкие, непромокаемые, устойчивые при любой погоде, с хорошей поддержкой щиколотки, не дающей сломать ногу, если вдруг поскользнешься на льду, что в моих старых ботинках случалось каждые полчаса.

Кроме того, моя дочь назвала эти новые ботинки крутыми. Так что теперь я ни за что их не сниму, хотя и постоянно задеваю головой дверные косяки, потолок и даже провода линий электропередачи. Теперь эти ботинки — мои новые лучшие друзья!

Если бы только все технологии были бы такими же чудесными! Но увы. Возьмем, к примеру, цифровые фотоаппараты. В эпоху пленки потрясающий архив XX века хранился у каждого в ящике кухонного стола. А в эпоху цифры он хранится на жестком диске компьютера, пока не пропадет из-за проклятого системного сбоя. Который рано или поздно случится.

А телевизор с плоским экраном? Пока выключен, он элегантен и крут, но как только вы его включите, он отказывается

¹ So Solid Crew — популярная британская электронная группа.

работать. В моем звук настолько отстает от изображения, что новости я слушаю только минут через десять после начала следующей передачи.

Конечно же, нелепые технологии нашли себе место и в автомобилях. Недавно я сменил Mercedes SL 55 на SLK 55. Несомненно, во многих отношениях это большой шаг назад. Эта машина меньше, и потому кажется, что она значительно дешевле, у нее нет нормального багажника, и, хотя на бумаге характеристики двух моделей абсолютно совпадают, мне не хватает наддува при ускорении, когда я сильно спешу.

Но есть у SLK одно неоспоримое преимущество. У него нет пневмоподвески.

А это значит, что машина не подсакивает, не подлетает и не подпрыгивает на каждом противном камушке или ямке.

В Норвегии я ездил по бездорожью на новом Audi Q7, и хотя мне следует подождать с окончательным вердиктом, пока я не проеду по нормальной дороге, кое-что можно сказать уже сейчас. Пневмоподвеска — это чушь. Любую самую гладкую поверхность она превращает в стиральную доску.

Пневмоподвеску придумали специально для того, чтобы засекаченным компьютерщикам было чем заняться — ведь с традиционной механикой им делать нечего. А с пневматикой они могут заставить машину подпрыгивать и приседать, да еще и настраивать сенсоры так, чтобы на поворотах автомобиль сохранял горизонтальное положение. Эти ребята готовы трудиться ночь напролет, ведь им нужно написать кучу программ, чтобы было с чем явиться на очередную конференцию в Пало-Альто¹. И это нормально. Но в результате они делают нашу жизнь чуть менее комфортной.

И тут очень уместно поговорить о Mazda MX-5.

Старая модель была сенсацией. Таких продаж мир спортивных автомобилей еще не видел. Может быть, потому, что этот автомобиль всегда казался чуточку озорником. Да, он выглядел

¹ Пало-Альто — неофициальная столица и исторический центр американской Кремниевой (Кремниевой) долины.